



LE MAGAZINE 2A
Lettre de liaison
n°40 – juin/juillet 2013



Publication mensuelle de l'association Anciens Aérodomes
Siège social : Base Eolys, aérodrome de Merville-Calonne (LFQT), rue de l'Épinette, 62136 LESTREM
Site: <http://www.anciens-aerodromes.com>



Edito

C'est avec plaisir que nous vous présentons le numéro 40 de notre magazine qui vous permettra de découvrir plusieurs articles inédits comme celui de Paul Mathevet sur l'aérodrome de Roanne, L'Elytroplan à Coulommiers de Patrick Vinot Préfontaine et l'évocation des aérodromes français dans la guerre d'Espagne conté par Alain Graton.

Ce magazine, un peu plus volumineux que les précédents, présente les comptes-rendus de nos activités des deux derniers mois suite à notre pause en juin, ayant été très pris avec de multiples actions que vous découvrirez. Vous trouverez également dans notre rubrique livres et DVD plusieurs ouvrages très intéressants pour accompagner vos journées de vacances.

Durant ces deux derniers mois, notre association s'est beaucoup investie en présentant des stands à l'occasion de meetings comme ceux d'Amiens, de La Ferté Alais ou de Merville. Présence également dans des colloques comme celui du 8 juin dernier à l'Ecole Militaire de Paris sur les sites et paysages de mémoire. C'est ainsi que nous avons pu rencontrer de nombreux passionnés de l'histoire aéronautique et de ces mises en valeur de lieux de mémoire.

En ce début d'été, nous vous souhaitons d'agréables vacances et nous vous retrouverons à la rentrée de septembre pour continuer à faire vivre nos passions.

D'ici là, vous aurez pu prendre plaisir lors de vos soirées d'été de profiter du film réalisé par deux de nos membres, lors du dernier Carrefour de l'air du Musée de l'air et de l'espace. Une bien belle saga d'initiatives qui nous sont chères et qu'Anciens Aérodromes avait à cœur de faire connaître et de contribuer à promouvoir. Merci à l'ensemble de nos contributeurs qui nous ont accompagnés durant ce premier semestre 2013.

Laurent Bailleul

Sommaire

Edito	page 1
L'aérodrome du mois <i>Roanne-Renaissance à travers le temps - Paul Mathevet</i>	page 2
L'infrastructure du mois <i>Les aérogares de Lyon-Bron au fil du temps (partie 1)</i> Paul Mathevet et le cercle aéronautique Louis Mouillard	page 7
Le musée du mois <i>Notre salle d'exposition à Merville</i>	page 12
Des terrains, des avions, des hommes <i>Coulommiers, l'Elytroplan - Patrick Vinot-Préfontaine</i>	page 13
Identification photo	page 15
Mémoire d'aérodromes <i>Des aérodromes français dans la guerre d'Espagne - Alain Graton</i>	page 16
Rapport d'activité <i>Mai et Juin 2013</i>	page 18
DVD / Livres / Revues	page 22
Mémoire <i>Une association des amis audresselois de Marin la Meslée</i> Frederic Lafarge	page 26
Liens web à consulter	page 28
Adhésions récentes	page 29
Agenda	page 29

Crédit photo page de couverture :

6 juin 1949, aérodrome de Poitiers-Biard. Bücker 181 n°60 de l'Aéro-Club du Poitou

Collection : René Crozet* via l'Onéra et ensuite Anciens-Aérodromes -DR

* (1896-1972, géographe et grand spécialiste de l'Art Roman en Berry)

L'aérodrome du mois

L'Aéroport de Roanne-Renaissson à travers le temps
Paul Mathevet (membre 2A)



(Coll. M. Lacharme via Paul Mathevet, membre 2A)

"Toutefois, le 2 Août 1910, le vent ayant baissé quelque peu, Lucien Buisson s'élança, utilisant la voie romaine comme piste de départ depuis Clermont".

Pour la première fois, un plus lourd que l'air volait en Auvergne !

Durant son séjour en Auvergne, Buisson avait brisé son hélice. Bodet, homme de toutes les ressources, qui était le mécanicien et le collaborateur fidèle de l'aviateur, fit exécuter une hélice impeccable par un marchand de meubles de Saint Etienne, Monsieur Duperray. Puis les managers entraînèrent Buisson à Roanne-Matel. Toujours par la route, la nuit, ailes repliées, l'avion se rendit au terrain. Les murs de Roanne étaient couverts d'affiches mirobolantes. Mais le jour de la fête, Buisson ne réussit que quelques sauts. A force d'observer, Bodet se rendit compte que l'appareil en vol avait toujours une position penchée, l'arrière semblant piquer vers le sol de façon désespérante. Dans la nuit du 17 au 18 Août, Bodet – il n'était pas avare de son sommeil – déplaça le moteur de cinq centimètres en avant. A l'aurore, Buisson vint procéder à un essai. Miracle! L'avion s'éleva normalement et accomplit un circuit impeccable autour d'une haie de peupliers...

Le pauvre avion en avait tant enduré depuis quelques mois qu'on l'avait baptisé «La Guenille». Mais, ce matin là, «La Guenille» sous ses nippes, était éblouissante. «Ah! Si vous l'aviez vu, ma chère «Guenille» dans le soleil levant, me dit Bodet, elle volait, vous entendez. Et les oiseaux chantaient dans les peupliers. Oui, je pleurais!»

Il n'y avait rien sur ce terrain de Matel, que cinq ou six gerbes de blé, pas de bruits, que quelques prières d'alouettes invisibles, personne que trois paysans qui, les yeux mouillés enlevèrent Buisson de la «Guenille» pour le porter en triomphe!

En public, Buisson accomplit un vol de 800 mètres avec deux virages. Notre compatriote reçut de nombreux compliments et encourageants de la part de Monsieur Launois, sous-préfet et de Monsieur Micou, maire de Roanne. La première émotion calmée, Bodet déclara: «Et maintenant nous allons traverser Saint Etienne...»

Il y eut, pour empêcher la réalisation de ce rêve, une catastrophe! «Quelqu'un», sous le hangar de Matel, ôta le moteur de l'aéroplane...pour le vendre!

Ce fut un coup terrible pour Buisson. Ma famille me conduisit, le 13 Septembre 1911, à Pont de Rhins, joli coin enfoui dans la verdure aux portes de Roanne. Je n'ai retenu que peu de choses du meeting, car Garros n'y était pas et je ne pénétrai pas sur le terrain. Kiki, Obre et Mouthier évoluaient, on parlait beaucoup du pilote roannais Jailler, qui venait de conquérir son brevet de pilote.

Extrait de l'ouvrage d'Ennemonde DIARD «Coups d'ailes»

Les 23, 24 et 25 Septembre 1911, trois hommes oiseaux, Kimmerling, Obre et Mouthier, ont émerveillé par leurs prouesses les Roannais et les habitants des communes voisines. Spectacle tout nouveau, un champ d'aviation avait été installé entre la route de Perreux et l'usine à goudron (NDLR : près du moulin Tampon à Perreux). Kimmerling s'éleva majestueusement, traversa la Loire et s'en revint pour atterrir sur le champ.

Les 21, 22 et 23 Septembre 1912, la fête de l'aviation eut lieu sur le champ de course de Matel, transformé pour la circonstance. Ce furent Roland Garros, Audemars et Raoul Garros (cousin de Roland) qui firent le spectacle. Une souscription permit en 1912 d'acheter un Blériot du type «Traversée de la Manche» baptisé «Ville de Roanne».

En 1912, un meeting d'aviation eut lieu vers le pont d'Aiguilly.

Le dimanche 7 Août 1932, un meeting international d'aviation a lieu au lieu-dit «Les Essarts» sur la commune d'Ouches. L'aéroclub du Roannais, fondé en 1932, présidé par Monsieur Tixier, directeur de l'agence locale de la Banque de France et entouré d'industriels, en est l'organisateur. Deux avions, avec pour pilote Bailly et Rongeat, avaient été affrétés pour donner des baptêmes de l'air. Un pilote d'origine Roannaise, Louis Marcellin, s'était joint à eux. Hélène Boucher, l'une des quatre femmes pilote en France à l'époque à avoir son brevet de transport public, était présente à ce meeting. Marcel Doret, champion du monde d'acrobaties aériennes, fit de brillantes démonstrations.

C'est à la suite d'une convention signée le 11 Mai 1933 entre l'Etat et la ville de Roanne que fut créé l'aérodrome de Roanne à Bois-Combray sur les communes de Saint Léger sur Roanne, Saint Romain la Motte, Pouilly les Nonains et Riorges.

Le 1er septembre 1935 fut inauguré l'aérodrome municipal par Albert Sérot, Député Maire de Roanne, à l'occasion d'une grande fête aérienne. Henri Lumière, Président de l'Aéroclub de Rhône, en fut la vedette. Plus connu sous le nom de «camp d'aviation de Bois-Combray». Il fut pendant de nombreuses années le domaine de l'aviation sportive.



(Coll. M Lacharme via Paul Mathevet, membre 2A)

En 1936, avec l'avènement du mouvement de l'Aviation Populaire apparut un nouveau club, les Ailes Roannaises, présidée par l'Ingénieur des TPE Boissonnade, dont le siège social est fixé au Café des Négociants, 90 rue Jean Jaurès à Roanne. (La Section d'Aviation Populaire des Ailes Roannaise fonctionna de Juillet 1936 à mars 1939. Elle forma 26 pilotes ou mitrailleurs ou mécaniciens navigants et 5 mécaniciens non navigants).

La concurrence pour recruter, s'équiper, s'activer, voler, faire des brevets, fut grande. Chacun fonctionna dans un climat de concurrence décente. Cet aéroclub prend à son compte l'exploitation de l'aérodrome. Plus connu sous le nom de «camp d'aviation de Bois-Combray», le terrain qui fut pendant de nombreuses années le domaine de l'aviation sportive est progressivement équipé: sur une surface de 33 hectares est aménagée un bande d'envol de 700 mètres, premier hangar et bâtiments d'exploitation.

A la veille de la Deuxième Guerre mondiale, une base école militaire prit possession des lieux avec le nom de «aérodrome de Roanne-Renaissance». La superficie de la plate forme est portée à 66 hectares avec des bandes d'envol de 900 mètres orientées dans les vents dominants. Des baraques en bois sont construites et des fermes situées autour de l'aérodrome sont réquisitionnées afin d'accueillir les élèves-pilotes provenant des Sections d'Aviation Populaire. En Juin 1940, tout cela disparaît.

Au cours de la Deuxième Guerre mondiale, surtout en 1943, le terrain est neutralisé par de profondes tranchées, et ne sera remis en état qu'en 1945, après de longs et coûteux travaux de nivellement, avant d'accueillir les activités de Vol à voile et de Vol à moteur. Après guerre, les Ailes Roannaises ont assuré la gestion des lieux jusqu'en 1971.

En Décembre 1966, le Conseil Municipal de Roanne et le Conseil Général de la Loire décident de prendre en compte la construction d'une piste en dur de 800x30 m et d'un parking de 3000 m² en sollicitant pour cela une aide de l'Etat. Les travaux débutent en Septembre 1968 et sa mise en service effective en juin 1969. Un balisage lumineux et un équipement radioélectrique sont installés dès le début de l'année 1971 afin d'obtenir le classement de l'aérodrome en catégorie C-AMV (utilisation de nuit et en mauvaises conditions météorologiques).

C'est en 1970/1971 que le bâtiment administratif avec tour de contrôle est construit. L'aérodrome accède au grade d'aéroport, en juin 1971. Sur demande de la Chambre de Commerce et d'Industrie, une liaison aérienne régulière Roanne-Paris (Orly) est mise en service le 1^{er} Juin 1971. Elle cessera le 30 avril 2002. Suite à des acquisitions foncières, au nord et au sud de la piste, celle-ci est portée à 1200 mètres, en avril 1973, et la surface d'emprise de l'aéroport est alors de 95 hectares. 1976, réalisation d'un bâtiment de 300 m² au sol sur deux niveaux destiné à l'aéroclub et au restaurant.

En 1975, un plan national d'équipement aéronautique «horizon 2000» prévoit l'abandon du site de Bois-Combray pour l'implantation d'un nouvel aéroport entre Briennon et Mably. Une étude plus approfondie des besoins prévisionnels et la réaction négative des Collectivités concernées proposent un développement possible des équipements de l'aéroport de Roanne-Renaison. De nouvelles acquisitions foncières en 1976 donnent à la plateforme une superficie de 110 hectares. La longueur de la piste est portée à 1260 mètres en 1978, à 1320 mètres en 1986, et 1460 mètres en 1987. Les possibilités actuelles du site permettraient l'allongement de la piste à 1800 mètres. Une nouvelle tour de contrôle fonctionnelle remplace l'ancienne qui avait été construite par les membres du club.

En 2010, la plateforme de l'aéroport de Roanne-Renaison à Saint Léger sur Roanne se présente ainsi:

- La gestion est assurée par Grand Roanne Agglomération, et l'administration est assurée par un agent AFIS.
- C'est un aéroport civil de Classe C Catégorie 2, d'une emprise au sol de 110 hectares. Il dispose: d'une piste de 1460 x 30 mètres bitumée et orientée 02/20 disposant d'un balisage lumineux et d'une piste en herbe de 740 x100 mètres en herbe et orientée 02/20.

L'aéroclub Les Ailes Roannaises organise, tous les deux ans, sur l'aéroport de Roanne-Renaison des meetings de très grande classe avec des présentations exceptionnelles qui attirent des dizaines de milliers de spectateurs enthousiastes.



(Coll. M Lacharme via Paul Mathevet, membre 2A)

Ligne aérienne régulière Roanne-Paris

Roanne est équipé d'un aérodomes depuis 1935, devenu aéroport de Roanne-Renaion en 1971.



(Coll. M Lacharme via Paul Mathevet, membre 2A)

Alors qu'une piste en dur de 800m x 30 m vient d'être construite sur l'aéroport de Roanne-Renaion, ainsi qu'une tour de contrôle, ouverture d'une liaison aérienne quotidienne entre Roanne et Paris-Le Bourget. La ligne a été ouverte le 1er juin 1971, par Air Alpes avec un Twin Otter (DHC-6), avion de 18 à 20 places. Durée du trajet 1h 30.

La gestion de l'aérodomes jusqu'alors assurée par l'Aéroclub des Ailes Roannaises a alors été confiée à la CCI de Roanne et son représentant sur place fut Roger Aboulin, chef pilote des Ailes Roannaises. Rapidement la piste fut allongée à 1200m en 1973 et équipée de dispositifs de balisage de nuit ainsi que d'une balise radioélectrique.

Air Alpes a mis par la suite sur la liaison un avion de 15 places, un Beech 99, beaucoup plus rapide (durée du trajet 50 minutes). Pendant toute la durée de son exploitation, la compagnie assurait, les jours de semaine, en dehors des mois de juillet et août, un aller-retour le matin et un le soir, l'avion étant basé à Roanne.



(Coll M Lacharme via Paul Mathevet, membre 2A)

Roanne-Paris, départ 6h 35, arrivée 7h 30
17h 45 18h 45

Paris-Roanne, départ 8h 05, arrivée 9h 05
19h 25 20h 20

Le terminal parisien du Bourget est reporté sur Orly-sud vers 1973/74.

Vers 1980, Air Alpes s'est associée à Touraine Air Transport (TAT) qui a exploité le même avion. Après rachat de cette dernière compagnie, c'est Air Liberté qui a assuré la ligne. Ensuite une autre compagnie a exploité un Métro, avion pressurisé (à la mécanique et au pilotage délicats) bien qu'assez petit (15 à 20 places).

En 1990, le Service Aérien Roannais (SAR) avec à sa tête Lucien Magnat, pilote Roannais, a repris la ligne sur le même type d'avion (Métro), puis sur Beech 1900, tout en assurant sur Beech 200 King Air des allers-retours sur Tarbes.



*Lucien Magnat
(Coll. M Lacharme via Paul Mathevet, membre 2A)*

En 1996 c'est Flandres Air qui poursuit les rotations biquotidiennes. Par le biais de rachats successifs les compagnies suivantes se succédèrent : Protéus-Flandres Air, Régional CAE, et enfin Air Liner qui était en fait sous-traitant de Régional CAE, en exploitant des Beech 1900 C, puis 1900 D.

En 2000, des carences de maintenance, des caprices météo, des problèmes de normes ont obligé l'exploitant à détourner la ligne sur l'aérodrome de Saint Yan pendant plusieurs mois, ce qui fit chuter la fréquentation de la ligne. Un allongement de piste à Roanne et l'installation sur les avions, de dispositifs anti-patinage permirent de reprendre la ligne sur l'aéroport de Roanne.



Le nombre de passagers annuel sur cette liaison s'est situé entre 5000 et 10000 à 12000, essentiellement des cadres pour des déplacements professionnels. Le prix du billet, aller et retour, sur cette liaison aérienne était de 1590 francs en 1984; 2110 francs en 1991; 2500 francs en 1999 et de seulement 1887 francs en 2000. Des formules à tarif réduit ont essayé d'attirer de nouveaux clients. Les exploitants successifs ont tous été subventionnés (à hauteur de 1,2 MF en 1990) à parts égales, par la Ville de Roanne, la CCI de Roanne et le Conseil Général de la Loire.

Metro III (Coll. M Lacharme via Paul Mathevet, membre 2A)

L'Arsenal-GIAT de Roanne, par convention, assurait une clientèle au transport par avion. Avec la crise, cette entreprise se désengagea et la liaison aérienne Paris-Roanne s'arrêta le 30 avril 2002 à 20H35.

Le pilote Philippe Lallement est certainement le détenteur du record du nombre d'allers-retours Roanne-Paris (80.000 rotations). Les personnes qui ont assuré les prestations à l'escale de Roanne ont été Roger Aboulin, Bernard Aboulin, Alain Bouillet, René Paillason, Chantal Perey, Nathalie Pegon, Nathalie Ruy, Emmanuel Bourdon, Serge Couchoud, Jean Pinchino...

On peut rappeler que, tant pour la ligne que pour le développement de la plateforme de Roanne, des hommes se sont battus avec acharnement pour relever de nombreux défis.

Paul Mathevet (membre 2A)

Nous devons cet historique et les photos de la liaison aérienne régulière Roanne-Paris à Monsieur Lacharme, que nous remercions bien vivement.



L'infrastructure du mois

Les aérogares de l'aéroport de LYON - BRON, au fil du temps... 1/2

Paul Mathevet (membre 2A) et le cercle aéronautique Louis Mouillard

Le mois de juin 2013 a été marqué par l'inauguration de la salle des 8 colonnes du musée de l'air et de l'espace du Bourget, dont la restauration a permis de redonner une lisibilité à la destination d'origine de cette ancienne aérogare.

Dans la suite de cet évènement, nous vous proposons la première partie d'un article de Paul Mathevet sur les aérogares de Lyon – Bron, dans lequel vous découvrirez l'aérogare de Lyon – Bron des années 30, considérée comme la plus grande et la plus moderne pour l'époque.

Introduction

L'inauguration officielle du terrain d'aviation de Bron a lieu les 12 et 13 novembre 1910, à l'initiative de l'Ecole Nationale d'Aviation. A l'origine, l'emprise aéronautique se situe sur la commune de Bron. Ce terrain se situe dans une vaste plaine à une dizaine de kilomètres à l'est de Lyon en bordure de la route nationale reliant Lyon à Grenoble et Chambéry.

En mars 1920, le terrain d'aviation militaire de Bron est ouvert à la circulation aérienne. Le Service de la Navigation Aérienne aménage la halte aérienne. De nouvelles acquisitions foncières sont réalisées sur la commune de Chassieu afin de développer l'infrastructure aéroportuaire.

C'est le lundi 25 mai 1926, que la Compagnie Air Union ouvre l'exploitation de la ligne Paris-Lyon-Marseille, sans changement d'équipage et d'avion à l'escale de Bron.

C'est au Journal Officiel du 23 novembre 1929 que paraît le décret accordant à la Chambre de Commerce de Lyon la toute première concession d'un aérodrome en France. Le principal but de la Chambre de Commerce est de réaliser une aérogare symbolisant la fonction commerciale de l'aéroport de Bron.

De l'aérogare la plus moderne du monde en 1930 à Lyon - Bron

Le Plan Duval précise sa conception de la future aérogare : « *Si on place la gare aérienne en un point voisin du centre du terrain et que, de ce sommet, on trace un angle de faible ouverture, on voit que, quelle que soit la direction du vent, les envols et les atterrissages pourront se faire selon un diamètre ou plus exactement sur une parallèle à un diamètre pratiquement aussi longue et aussi favorable. Dès lors, tout angle mort, inutile pour la circulation aérienne, peut être occupé par les constructions nécessaires, et au besoin les agrandissements pourront se continuer par le prolongement du secteur en dehors du cercle.* »

La forme du terrain de Bron permet l'application de cette conception appelée «Plan Duval», et la Chambre de Commerce de Lyon obtient des autorités les facilités pour établir l'aérogare au sommet d'un angle saillant, à la limite des installations aéronautiques militaires et marchandes, au sud du terrain. Une somme de 500.000 francs (1 franc de l'année 1930 vaudrait 55 centimes d'euros en 2011) est allouée par la Chambre de commerce de Lyon pour l'achat de terrains se situant sur la commune de Bron, et tout particulièrement sur celle de Chassieu. Un hangar qui abrite des appareils civils à l'est du bâtiment de la Direction, ainsi que le grand hangar en bois de l'aviation militaire sont démontés. Le recul des limites des départements du Rhône et de l'Isère est envisagé afin d'inclure entièrement l'aéroport dans un même département.

Les travaux de construction de l'aérogare commencent en juin 1929. Ces travaux sont estimés à 3.000.000 de francs, et sont attribués aux entreprises suivantes :

- Gros oeuvre de l'aérogare (terrassment, maçonnerie et ciment armé) : établissements Perol de Lyon pour un devis de 790.000 francs;
- Sols en carrelage de grès : société Mezil pour 88.000 francs;
- Serrurerie et autres quincailleries : société Coudant pour 14.200 francs;
- Peinture et plâtrerie : société Boretti pour 188.000 francs;
- Menuiserie : entreprise Abbé Lamache pour 41.000 francs et entreprise Grimonet pour 118.000 francs;
- Ascenseurs : société Gervais;
- Monte-charge : société Roux-Combaluzier;
- Messieurs Antonin Chomel et Pierre Verrier, architectes, assurent le suivi des travaux.

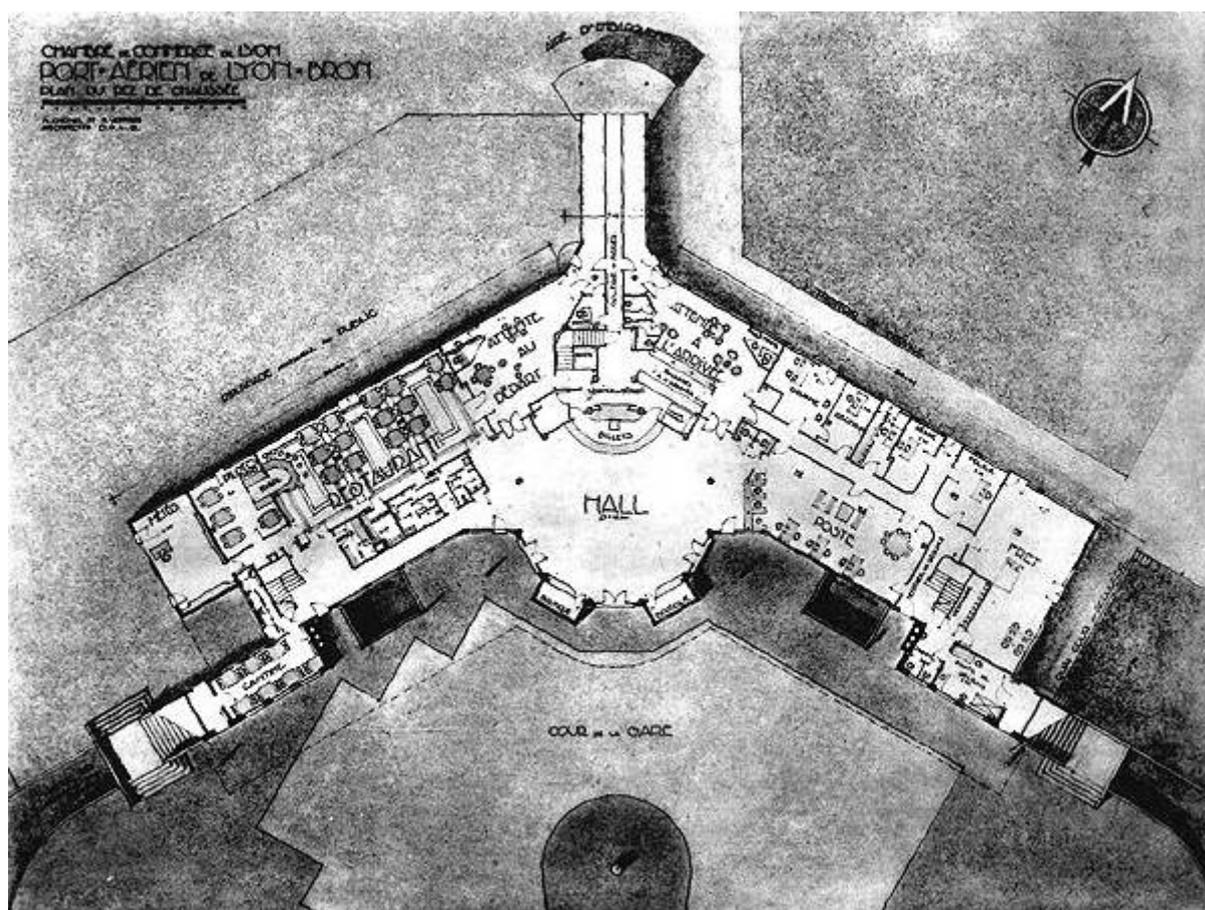
La presse de l'époque titre : « La plus grande aérogare du monde est inaugurée à Bron. »

« L'inauguration officielle a lieu le dimanche 14 décembre 1930 en présence de Emmanuel Chaumié, Directeur de l'Aviation Marchande au Ministère de l'Air, accompagné de Charles-Marie Duval, inventeur du plan d'équipement technique des bases aériennes, Edouard Herriot, Maire de Lyon, accompagné du Préfet du Rhône Valette, de Louis Pradel, Président de la Chambre de Commerce et de Georges Tresca, Président de la Commission Aviation à la Chambre de Commerce, de J. Ruty, Directeur de l'aéroport. »

Ce bel événement, dont tout le monde se félicite alors, a pourtant eu du mal à s'organiser. On apprend, en effet, par le procès-verbal de réunion de la Chambre de Commerce du 27 novembre 1930, qu'il ne pourra avoir lieu à cause de la catastrophe survenue le 13 novembre au quartier Saint Jean de Lyon (éboulement de la colline de Fourvière). Le ministre de l'Air, immédiatement prévenu, fait connaître que la date du 14 décembre lui convient et qu'il accepte l'invitation pour ce jour-là.

Deuxième rebondissement : Lors de la réunion de la Chambre de Commerce du 11 décembre, le Président de la Chambre de Commerce annonce qu'après avoir examiné la situation que la chute du ministère a créée, pense que la date de l'inauguration doit être conservée. Il est d'avis d'attendre quelques jours pour voir comment évolueront les événements, et de faire inaugurer par Monsieur Couhé, Secrétaire Général du Ministère de l'Air, au cas où la crise ministérielle ne serait pas dénouée...

Toutefois, pour des raisons de sécurité et de conformité, la mise en service au public n'intervient que le 8 février 1932. En effet, les procès-verbaux d'essais du bâtiment font apparaître qu'en un point du bâtiment, accessible au public, les flèches enregistrées sous les charges d'épreuve ont été supérieures au maximum fixé par le Cahier des Charges (5,4 au lieu de 3,12 mm). Le Ministre de l'Air n'a pas autorisé la mise en service de ce bâtiment immédiatement après l'inauguration.



Plan du rez-de-chaussée du Port aérien de Lyon – Bron, tel que l'avaient conçu les architectes Chomel et Verrier (Coll. Encyclopédie de l'Architecture, Constructions modernes)

L'aérogare, en forme de deux branches en «V», de ligne sobre, peinte en blanc sur lequel se détachent des bandes rouges horizontales, se développe sur plusieurs niveaux, avec terrasses. Les fondations de l'aérogare sont assises sur du gravier, dont l'extraction a permis l'installation de vastes sous-sol accessibles par des rampes, où sont placées les installations de chauffage, des cuisines, des dépendances et un garage pour les voitures de service.

Au rez de chaussée : un vaste hall de départ et d'arrivée en forme de rotonde. La décoration de son pourtour est faite de fresques murales, œuvres du maître-décorateur lyonnais Combet-Descombes, représentant des cartes géographiques avec les différentes lignes aériennes. Une particularité de ce hall réside dans son éclairage zénithal. En effet, la coupole qui le surplombe a été réalisée en béton armé dans lequel sont noyés des pavés de verre laissant filtrer la lumière du jour.

C'est dans ce hall que sont installés les comptoirs des compagnies aériennes pour la vente des billets, l'enregistrement des bagages, une boutique de presse et de souvenirs, ainsi qu'un débit de tabac. Dans ce hall, se situent deux accès situés sur la gauche : l'un conduit vers la salle d'attente, et l'autre au buffet (avec des menus à 18, 25 et 35 francs). Ce dernier s'ouvre sur l'extérieur par une vaste terrasse.



Photo aérienne du Port aérien de Lyon – Bron, avec en arrière-plan la construction du hangar Caquot

L'aile droite du rez de chaussée aux divers services en contact avec les passagers et les messageries : bureau de poste, de la police, de la douane, et une petite gare de marchandises avec quai à hauteur des camions et monte-charge pour le magasinage du fret. Des auvents protègent des intempéries toute la partie extérieure des manipulations. Les voyageurs sont informés des mouvements des appareils, soit par haut-parleur, soit par un panneau lumineux. Lors de son départ, le passager s'achemine vers l'aire d'embarquement par une allée couverte. L'appareil prend place sur l'aire d'embarquement, réalisée en béton armé, avec une légère pente afin d'éviter que les eaux de pluie stagnent.

- Au premier niveau, prennent place les bureaux administratifs du port aérien et des compagnies aériennes, de la direction de la météorologie et ce la radio, ainsi que quelques chambres pour les passagers et le personnel navigant de passage.
- Au deuxième niveau, se trouvent les services de la direction de l'aérogare, et plus particulièrement le bureau du directeur situé dans une avancée vitrée qui lui permet de tout voir, tout surveiller et tout diriger...
- Au troisième niveau, à 16 mètres au-dessus du sol, une tour de guet se dresse, d'où est commandé électriquement le balisage de nuit, différents signaux lumineux dont le phare aérien.

Ces divers étages sont dotés de terrasses, accessibles au public à partir d'escaliers extérieurs, permettant ainsi de voir évoluer les appareils, ainsi que les opérations d'arrivées et de départs. Un droit d'entrée de 1 franc par personne, sauf pour les enfants, est perçu le samedi et dimanche, l'après-midi.

Dans la construction de ce bâtiment, les innovations techniques dues aux architectes et aux ingénieurs sont relativement nombreuses : dalle de béton avec pavés de verre dans les terrasses, utilisation de joints de dilatation, cloisons en fibre de canne à sucre desséchée ou en copeaux de bois agglomérés, circuit de chauffage à air chaud, tube pneumatique pour la transmission des messages à l'intérieur des services, nombreux circuits électriques et téléphoniques, réseaux d'eau chaude et froide installés à l'intérieur de piliers creux, etc...



Le hall de l'aérogare avec les fresques de Pierre Combet-Descombes



Vue de l'entrée de l'aérogare

Sources

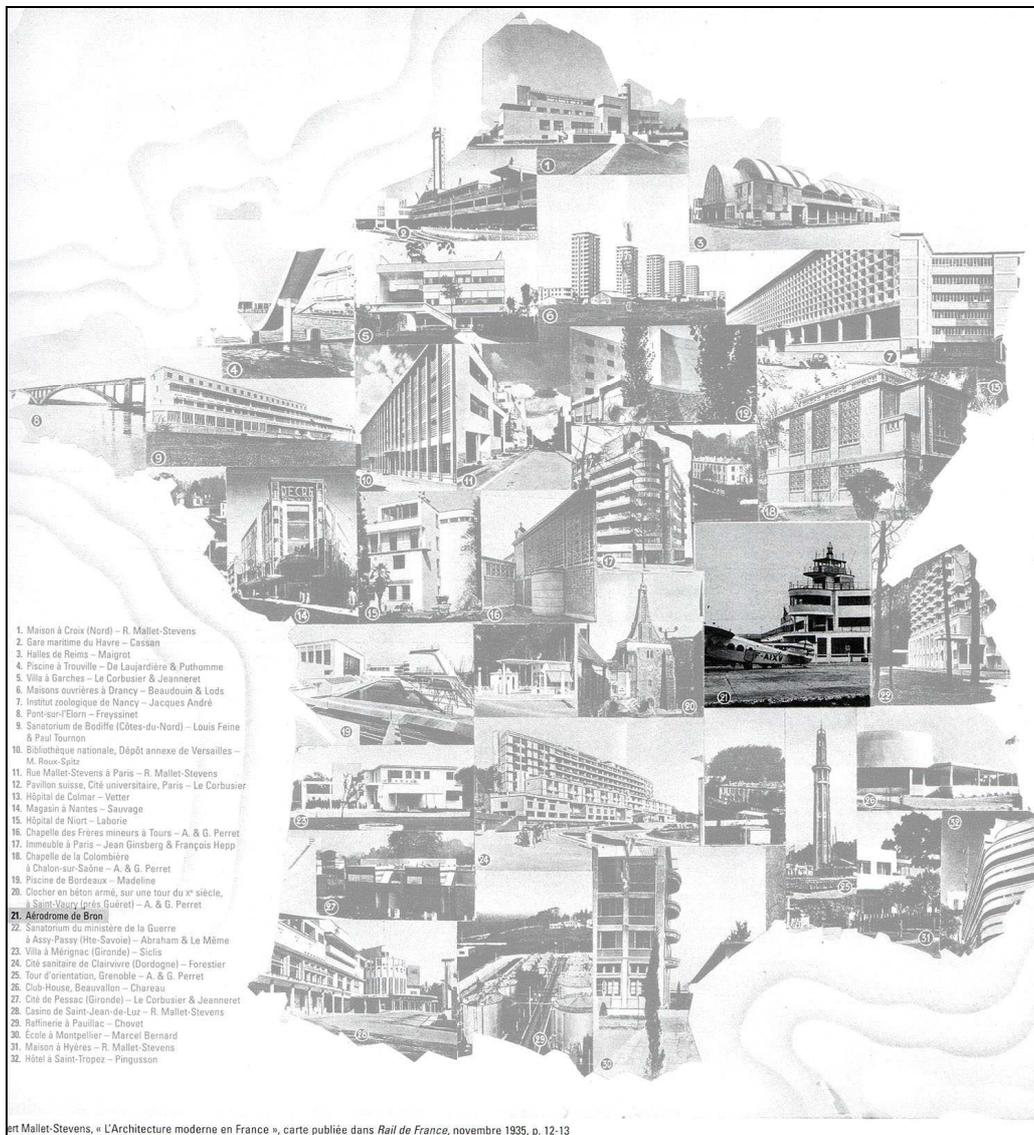
- Extraits de l'ouvrage «Cinquante ans d'aviation commerciale sur l'aéroport de Lyon-Bron» de Paul Mathevet aux Editions ELAH, avec la collaboration de Monsieur Philippe Treillet, ancien Directeur de l'Exploitation de l'Aéroport de Lyon-Bron.
- Photos, Collection privée et Philippe Treillet.

L'infrastructure du mois – Clin d'œil

Guilhem Labeuw (membre 2A)

Le premier volet de l'histoire des aéroports de Lyon – Bron a mis en lumière le caractère novateur de la réalisation des architectes Chomel et Verrier. Si la typologie même de l'aéroport est apparue bien avant (voir les réalisations de Port-Aviation à partir de 1909 ou les pavillons du Bourget au début des années 20), la première aéroport de Lyon – Bron inaugure une nouvelle étape dans la conception de ces infrastructures en servant en quelque sorte de prototype pour les aéroports de Bordeaux – Mérignac (1936) et du Bourget (1937). Les architectes en renouvellent le style, conjuguant les contraintes aéronautiques des plate-formes avec le spectacle que représentait l'envol des premières lignes commerciales au sein d'une architecture s'inspirant des préceptes du mouvement moderne.

Il n'est donc pas anodin de voir figurer cette aéroport dans la carte de l'architecte viennois Robert Mallet-Stevens (il participe au concours de l'aéroport du Bourget) publiée en 1935.



Le musée du mois

Salle d'exposition 2A Aérodroeme de Merville-Calonne



Il ne s'agit pas d'un musée au sens propre du terme mais bien d'une petite salle d'exposition mise à disposition par la Communauté de Communes Flandres Lys qui gère le site Eolys sur lequel se trouve notre siège social.

Cette salle présente l'exposition sur l'histoire de l'aérodroeme en plusieurs panneaux thématiques. Dans l'avenir d'autres dispositifs seront présentés aux visiteurs comme des maquettes sous vitrines, des affiches et autres informations sur notre association.

Pour visiter cette salle, veuillez vous adresser au secrétariat de l'aéroclub de la Lys (membre 2A également !).



Photos Laurent Bailleul

Des terrains, des avions et des hommes

COULOMMIERS

Post-scriptum : L'ÉLYTROPLAN LB.20



Lantrès-Bouffort LB-20 - Coulommiers été 1946 - photo Gérard Lantrès, coll. Patrick Vinot Préfontaine

Le terrain de Coulommiers-Voisins, auquel Alain Graton a consacré le troisième livret publié par 2A, a connu l'envol d'un étrange prototype à la carrière des plus brèves.

Qu'est-ce qu'un élytroplan ?

Après quelques tentatives dans le domaine de l'hélicoptère, le Comte Charles de Rougé (1892-1983), pionnier de l'aviation, dépose en 1927 des brevets tendant à la stabilité maximale des avions. La formule "élytroplan" consiste à installer bien au-dessus du fuselage ou de l'empennage un stabilisateur horizontal ou une paire de volets verticaux. Plusieurs appareils sont construits avant 1940 sur la base de ces brevets, avec des fortunes diverses. Le dernier d'entre eux est réalisé par Victor Bouffort et le jeune ingénieur des Arts & Métiers Gérard Lantrès. Baptisé BL.10 (pour **B**ouffort-**L**antrès), il vole parfaitement, mais sera détruit lors du bombardement de Villacoublay, le 24 août 1943.

Le premier élytroplan moderne

Ces deux constructeurs poursuivent leur collaboration avec Charles de Rougé. Pendant l'Occupation, Gérard Lantrès dessine, dans son deux-pièces de la Porte-Dorée, à Paris, un biplace élytroplan moderne, à fuselage métallique et habitacle fermé. Travaillant à la société Bronzavia, fabricant de pièces aéronautiques, il parvient à faire conclure entre cette société et Charles de Rougé un contrat de construction du prototype. Celui-ci, baptisé LB.20 (pour **L**antrès-**B**ouffort), est construit chez Bronzavia, rue Armand Sylvestre à Courbevoie, par une équipe de 10 personnes travaillant dans la clandestinité. A la Libération, il reçoit son moteur propulsif Régnier 4EO 4 cylindres inversé de 95 ch, refroidi par air au moyen d'un venturi sur l'échappement.

Si le fuselage est en tôle d'acier, la voilure est en bois entoilé et ne comprend ni volets ni ailerons. Elle est munie de deux dérives verticales mobiles. L'appareil ne possède pas d'empennages. Le mât de 3,88 m est en contreplaqué et supporte les deux élytres métalliques mobiles qui assurent une totale stabilité. Ce mât est repliable sur l'aile. L'atterrisseur est tricycle avant, non caréné lors du premier vol.

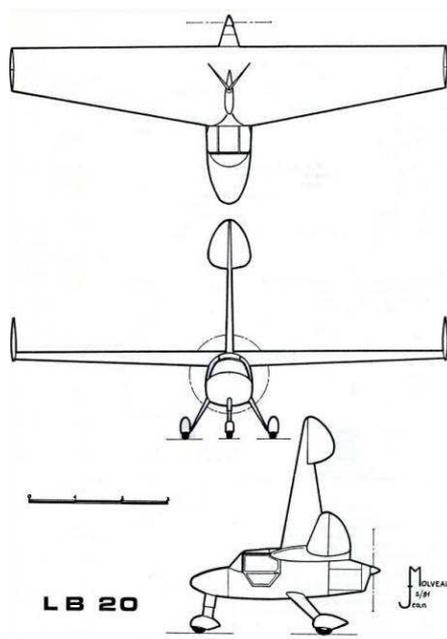
Les essais à Coulommiers

A la fin de l'année 1945, l'avion est transporté à Coulommiers-Voisins, terrain proche du domicile de Gérard Lantrès, pour finition et réglages. Les premiers roulages sont effectués à partir de janvier 1946 par le pilote Surtel. Le premier vol se déroule en août 1946, avec M. Dorosz aux commandes. Il ne constate pas les qualités habituelles de l'élytroplan... et casse le train avant lors de l'atterrissage !

Pendant les réparations, Charles de Rougé constate une grave erreur de centrage lors de la construction chez Bronzavia. Il s'ensuit un litige judiciaire avec le constructeur qui se voit condamné, mais c'en est fini du contrat de production.

Réparé, centré avant, le LB.20 revolera parfaitement à Coulommiers, avec M. Dorosz aux commandes. Néanmoins, Gérard Lantrès ne le pousse pas jusqu'aux tests de certification, écœuré qu'il est par la campagne polémique qui a été orchestrée dans la presse par son employeur à l'encontre de l'élytroplan. Quant à Charles de Rougé, il s'est déjà associé avec Roland Payen pour installer son dispositif sur le Pa.49 Katy à réaction...

Caractéristiques et performances estimées	
Envergure	9,44 m
Surface alaire	13,40 m ²
Allongement	5,4
Hauteur	2,56 m/5,44 m
Poids à vide	410 kg
Poids en charge	640 kg
Vitesse maximale	208 km/h
Vitesse de croisière	180 km/h
Vitesse ascensionnelle	6 m/s
Vitesse minimale de sustentation	80 km/h
Plafond	6 000 m
Autonomie	1 000 km
Longueur de roulement à l'atterrissage	50 m



Lantrès-Bouffort LB-20 - Plan de Jean Molveau pour TU 81 002

Pour en terminer, disons que la formule élytroplan a fait florès : des volets crocodile de la dérive des navettes spatiales aux avions à empennage en T, tous répondent aux brevets d'invention. Plagié en France, admiré aux Etats-Unis, Charles de Rougé n'en a jamais tiré le moindre profit !

L'histoire de Charles de Rougé et de toutes ses réalisations a été écrite par l'auteur dans les *Trait d'Union* numéros 78 à 82 (épuisés) et reprise *in-extenso* dans un ouvrage publié à compte d'auteur par Jean-Marc Truchet à la demande de la famille de Rougé.

Patrick Vinot Préfontaine
Membre TU et 2A

Identification photos

Nous recevons fréquemment des photos qui nécessitent une identification. Si notre réseau de connaisseurs réussi parfois à mettre un nom sur un lieu ou reconnaître des pilotes, certains documents restent dans notre fichier "à identifier". Profitant de l'arrivée de nouveaux membres nous vous proposons cette rubrique afin de faire circuler une nouvelle fois ces superbes témoignages de notre histoire aéronautique. Merci de vos commentaires.

Envoi de Daniel Jambot, membre 2A



Photo d'un vieux poster ... de quel aérodrome peut-il s'agir ? Pau ?

Pour toute hypothèse, nous contacter : news@anciens-aerodromes.com

Mémoire d'aérodrome

Des aérodromes français dans la guerre d'Espagne Alain Graton



*Quelques élèves de Meaux-Esbly rendant visite à leurs compatriotes de Boissy-le-Château en 1937.
(Coll. Clemente ROS)*

La guerre d'Espagne, également connue sous le nom de guerre civile espagnole, éclate en juillet 1936 par un coup d'Etat conduit par une partie de l'armée contre le gouvernement de la République légitimement élu à cette époque. Elle se terminera en mars 1939, lorsque les troupes de Franco feront leur entrée dans Madrid.

Lors du déclenchement des hostilités, l'Espagne dispose d'environ 300 avions militaires dont un tiers passe immédiatement aux mains des Nationalistes. Les appareils des deux camps sont alors pour la plupart vétustes tels les Breguet XIX ou les Nieuport-Delage NiD-52. L'équilibre des forces aériennes s'affrontant va cependant bien vite être modifiée grâce à l'aide allemande et italienne apportée à Franco. Pour contrer les attaques successives des Messerschmitt Bf 109 de la Légion Condor ou des Fiat CR-32 de l'Aviation légionnaire envoyée par Rome, les pilotes Républicains vont quant à eux disposer d'avions livrés par l'URSS. Les appareils de chasse soviétiques sont des Polikarpov I-15 (Chato), biplans, et I-16 (Mosca), monoplans très modernes pour l'époque. On compte ainsi environ 310 Chato et 160 Mosca *vendus* par l'URSS à l'Espagne Républicaine.

Dès le début de la guerre, le camp Républicain dispose donc lui aussi d'avions aptes à défendre sa cause. Si le problème de l'apport en matériel est en grande partie réglé, il lui reste toutefois un autre problème majeur à résoudre : celui de former un nombre suffisant de pilotes capables d'en prendre les commandes. Pour cela il y a des aérodromes en Espagne. Il y en a bien sûr également dans les plaines de l'URSS qui vient de fournir des avions. Il y en aura aussi quelques-uns en France, mais ces derniers tomberont hélas souvent dans l'oubli...

Malgré sa décision officielle de non intervention, la France ne peut rester totalement étrangère à cette guerre qui se déroule à ses frontières. En réponse aux nombreuses violations des accords « non-interventionnistes » signés avec l'Allemagne et l'Italie en août 1936, Léon Blum décide de pratiquer une politique de non-intervention dite « élastique » ou « relâchée ». A cette époque, Pierre Cot est ministre de l'Air et Jean Moulin, chef de cabinet au sein du même ministère.

Dès la fin de l'année 1936, de manière bien officieuse, plusieurs écoles de formation vont alors voir le jour sur le territoire de la métropole. Il ne peut bien sûr être question d'une formation de type militaire. Aux yeux de tous, sauf sans doute à ceux de *l'Action Française*, ces jeunes espagnols qui débarquent en France ne sont que de simples touristes qui viennent apprendre l'art du pilotage dans notre pays. D'ailleurs, les braves Potez 60 qui sont mis à leur disposition et qui n'ont rien de véritablement belliqueux sont là pour le prouver.

Par petits groupes d'une vingtaine d'élèves environ, les jeunes Républicains espagnols vont être répartis sur une poignée d'aérodromes français : Bourges, Orly, Boissy-le-Châtel, Meaux-Esbly, Agen, Villeneuve-sur-Lot et Royan. Leur séjour en France s'achèvera fin juin 1937 et, de retour au pays, ils recevront cette fois une formation militaire sur des bases aériennes espagnoles telle celle de La Ribera située au sud de Murcia.



*L'école de Bourges au grand complet, sans doute début 1937.
(Coll. J. TARAZAGA)*



*Les pilotes Républicains espagnols à Orly (1937).
(Coll. J. TARAZAGA)*

La majorité d'entre eux reviendra en France en 1939, contraint de franchir les Pyrénées pour fuir les troupes franquistes qui se sont emparées de l'Espagne. Loin de l'accueil sympathique des mois de formation en France, ces pilotes vont alors découvrir les barbelés des camps de concentration français tel celui de Gurs.

En septembre 1939, lors de la déclaration de guerre avec l'Allemagne, beaucoup seront volontaires pour rejoindre l'Armée de l'Air. Ils voudraient tant encore en découdre avec la Luftwaffe d'Hitler et sont les seuls à avoir déjà l'expérience du combat face à un Messerschmitt Bf 109. Mais nos *généraux* de l'époque en décideront toutefois autrement et aucun pilote Républicain espagnol ne volera finalement sous la cocarde tricolore...

**Rapport d'activités pour
mai 2013**

4 et 5 mai

Aerokermesse d'Amiens

Stand 2A tenu par Daniel Flahaut, Jean-Louis Beaurain et Philippe Morinière.



(Coll. Jean-Louis Beaurain, membre 2A)

5 mai

Eu-Le Tréport en 1956

Photo transmise par Jean-Louis Beaurain.



(Coll. Jean-Louis Beaurain, membre 2A)

14 mai

**Mention de notre magazine dans le magazine
Despatch**



Revue Anglaise sur la première guerre mondiale rédigée par une association très intéressée par notre inventaire des terrains d'aviation du RFC. Merci à Terry Dean pour son article.

18 et 19 mai

Meeting de La Ferté Alais

Présence de notre association pour la deuxième année.



(Coll. Brigitte Retout)

23 mai

Réunion 2A à Fâches

Un petit comité qui a permis d'aborder de nombreux sujets.

23 mai

Présentation du guide Michelin 14-18

Organisée par l'association ATB 14-18, membre 2A. Un ouvrage de référence pour découvrir les lieux de mémoire de la région Nord - Pas de Calais. Une très bonne initiative en vue des commémorations de la Première Guerre mondiale.

27 mai

Remplacement des Fouga au MAE



(Coll. Guilhem Labeuw, membre 2A)

Installés dans les années 80 à l'entrée du Musée de l'Air et de l'Espace, les trois Fouga Magister aux couleurs de la PAF ont dû être déposés en 2011 pour remise en état. Mais leur état s'est révélé finalement plus problématique au point que des alternatives à leur

restauration ont été envisagées par le Musée de l'Air. Leur remplacement par des répliques en résine s'est imposé pour des raisons de durabilité et les premières opérations de levage ont débuté le 27 mai 2013.

30 mai
Reportage photo sur un hangar de l'aérodrome de Le Havre

Il s'agit en fait d'un hangar Freyssinet, conçu par Eugène Freyssinet et encore utilisé. Reportage de Jean-Claude Augst disponible dans notre dossier d'archives photos.



(Coll. Jean-Claude Augst)

30 mai
Vannes-Meucon durant l'occupation

Plusieurs photos extraites de la collection Jean-Louis Roba. En archive 2A ...



He111 du KG 100 au roulage en 1940
(Coll. Jean-Louis Roba)

30 mai
Quelques anciennes photos du Bourget

En complément de notre fonds documentaire.



Entrée de l'aérodrome Le Bourget-Dugny
(Coll. Jean Louis Roba)

30 mai
Pau durant l'occupation allemande

Un ensemble de photos sur l'aérodrome durant l'occupation.



D520 aux couleurs allemandes en 1944
(Coll. Jean-Louis Roba)

**Rapport d'activités pour
juin 2013**

2 juin

JBA Châteaudun

Présence de Jean-Claude Carpentier, Daniel Flahaut et Pierre-Alain Antoine.



(Coll S. Marconne via Jean-Claude Carpentier)

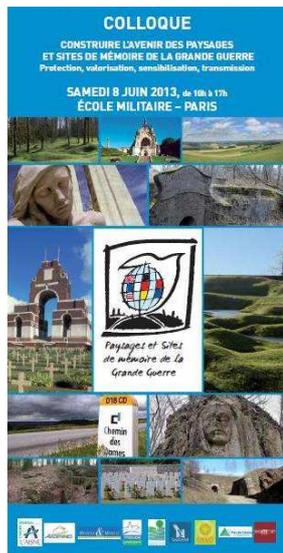
2 juin

Fréquentation de notre site Internet

Nous avons passé la barre des 13 000 hits le mois dernier. Une moyenne supérieure à 10 000 depuis plusieurs mois !

8 juin

Colloque à Paris sur l'avenir des paysages et sites de mémoire de la 1GM



Présence de nos membres et participation aux ateliers. Voir l'article de synthèse sur notre site :

<http://www.anciens-aerodromes.com/?p=11334>

et les montages vidéo des différents ateliers :

<http://heritage-grandeguerre.fr/actualites.html>

9 juin

Photos des vestiges de l'aérodrome de Aix – L'Enfant

Transmis par un visiteur de notre site, Jean Baptiste Arrieu Albertini.



(Coll. Jean-Baptiste Arrieu Albertini)

10 juin

Marseille - Pas des Lanciers en 1912

L'avion dans le hangar est celui de Roland Garros pour sa tentative de record d'altitude de novembre 1912



(Coll Amicale des Pompiers du Ciel, via Jean-Baptiste Arrieu Albertini)

16 juin

Meeting aérien de Merville-Calonne



Accueil du public dans notre local et sur un stand extérieur !

17 juin

Invitation de notre association à la cérémonie de la remise du trophée Civisme et Défense

Organisé par le CIDAN à l'hôtel de Lassay à Paris.
Présence de Jean-Michel Borde pour nous représenter.

22 juin

Une marque 2A à Villacoublay ???

Une découverte de Guilhem Labeeuw sur la Base Aérienne près des hangars Falcon de l'ETEC. Un clin d'œil pour nous ?



(Coll. Guilhem Labeeuw, membre 2A)

24 juin

Photos aériennes de l'aérodrome d'Habsheim

Trois nouvelles photos aériennes de notre nouveau membre Jean-Daniel Gross sur ce projet de publication en cours de finalisation.



(Coll. Jean-Daniel Gross, membre 2A)

24 juin

Réception de photo sur l'aérodrome de Villeneuve les Maguelone.

Envoi de Germain Zamora sur cet aérodrome du département de l'Hérault.



25 juin

Aérodromes 14-18 de la commune de Bailleul

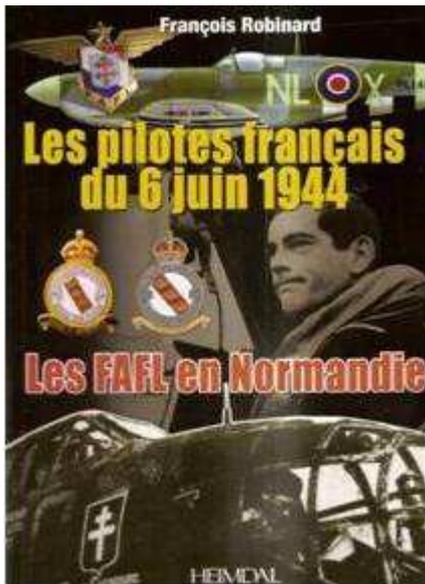
Envoi d'une quinzaine de pages avec photos qui seront notre participation à la rédaction d'un livre, édité par le Cercle Historique Bailleulois, sur ces trois aérodromes de campagne du RFC durant la 1ere guerre mondiale. Parution en octobre prochain.

DVD / Livres / Revues

Nous vous proposons ce mois plusieurs ouvrages ...
vacances d'été obligent

Les pilotes Français du 6 juin 1944

François Robinard



François Robinard, ancien documentaliste à la Mairie de Caen, est un passionné d'histoire régionale et d'aviation. De là à écrire ce qui s'est passé dans les cieux normands en 1944, il n'y avait qu'un pas qu'il a franchi à la retraite, s'engageant dans un devoir de mémoire qu'il avait déjà esquissé en 1984 et en 1994 alors que, président de l'aéro-club de Caen, il avait été chargé par la Ville d'organiser les meetings aériens du souvenir sur l'aérodrome de Carpiquet. L'occasion lui fut alors donnée de côtoyer hommes et machines acteurs de ce qui fut le début d'une bataille de Libération de la Normandie, prélude à celle de la France. C'est le combat de ceux qui avaient refusé la défaite qu'il nous narre aujourd'hui pour faire connaître aux jeunes générations combien le prix qu'ils payèrent pour nous rendre fierté, honneur et la Liberté fut élevé.

Il est également membre 2A.

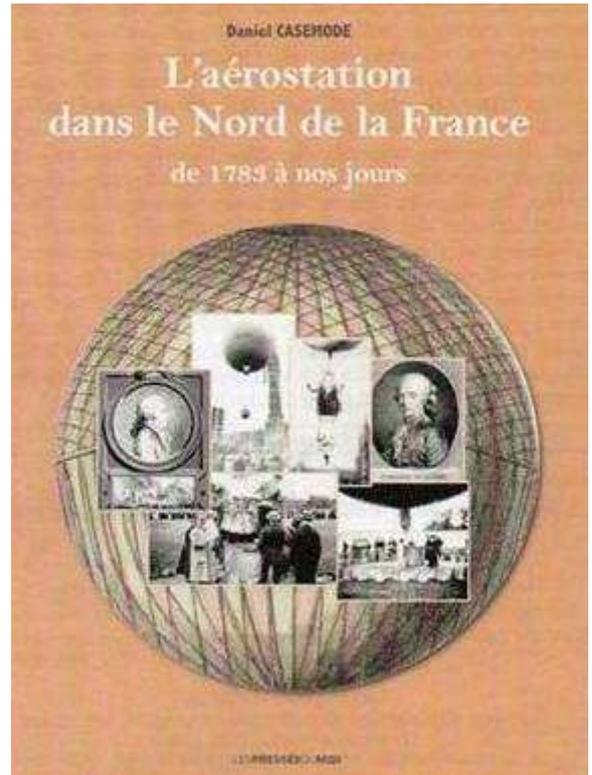
Pour toute commande, nous contacter :

news@anciens-aerodromes.com

--oOo--

L'Aérostation dans le Nord de la France

Daniel Casemode

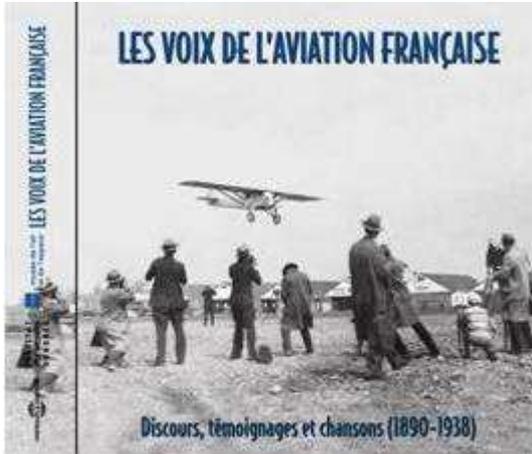


Pour toute commande, nous contacter :

news@anciens-aerodromes.com

--oOo--

**Les voix de l'aviation française
1890 1938
CD Frémeaux**



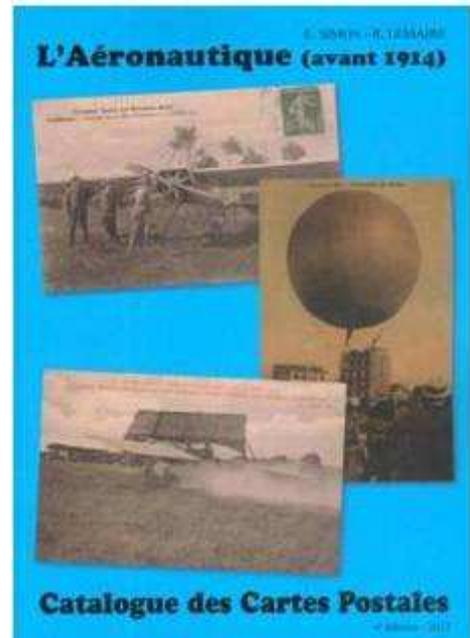
Véritable panorama sonore des premières heures de l'aéroplane, Les Voix de l'aviation française nous permet d'entendre ces français épris de liberté qui conquièrent autrefois les airs. Collecte exceptionnelle d'enregistrements de la Bibliothèque Nationale, du service Historique de l'Armée de l'Air, de l'Institut National de l'Audiovisuel, cet ouvrage, réalisé par l'Institut des Archives Sonores, présente en plus d'une heure tous les personnages clefs de l'histoire de l'aviation française : Gabriel Voisin, Martial Valin, Henri Farman, Louis Blériot, Jean Mermoz, Georges Guynemer... Sans oublier les femmes : Hélène Dutrieu, Adrienne Bolland, Maryse Bastie ou Maryse Hilsz. Les évocations de souvenirs de vol (premier vol de nuit, records de vitesse et de distance, aviation de guerre, fraternité, première hôtesse de l'air), permettent par l'écoute de reconstruire le mythe de l'aviation – ou comment l'homme est-il devenu oiseau – par les acteurs mêmes de cette histoire. »
Patrick Frémeaux & Gérard Feldzer (Directeur du Musée de l'Air et de l'Espace)

--oOo--

L'Aéronautique avant 1914

Catalogue de cartes postales

E. Simon et R. Lemaire



Catalogue sur les cartes postales aéronautiques en langue française (France, ex Colonies, Pays francophones), des origines à la veille de la Première Guerre mondiale. La précédente édition datait de 1985 !

Il se compose de 474 pages en un volume répertorient 20360 cartes. Les cartes sont listées et cotées par éditeur avec un certain nombre de reproductions en couleur ou en noir et blanc. En fin d'ouvrage, des répertoires permettent de retrouver les éditeurs, les personnes, les villes et lieux nommés ainsi que les montgolfières.

Les auteurs prévoient des mises à jour gratuites envoyées par mail pendant l'année en cours en fonction des nouvelles trouvailles

Prix : 38 euro (port compris). Tirage limité à 100 exemplaires.

Pour toute commande, nous contacter :

news@anciens-aerodromes.com

--oOo--

Les femmes dans la Royal Air Force 1918-1945 Geneviève Moulard



29 euros (+ 4.50 euros port)

Format 16x24, 365 pages

Gros plan sur un épisode oublié de l'histoire de la Royal Air Force : le rôle des femmes au cours des deux conflits mondiaux...

Dès 1918 en Grande-Bretagne, des femmes occupent, au côté des hommes, une place importante dans la Royal Air Force. De 25 000 en 1919, ces auxiliaires, partenaires de la RAF, passent à 250 000 dans la période 1939-1945 pour contribuer activement à l'effort vital de leur pays afin de sauver l'Europe de la barbarie hitlérienne. Après avoir sacrifié leur jeunesse pour un voyage vers l'inconnu, elles remplacent les hommes dans les états-majors et dans les escadrons britanniques, à travers une grande variété de métiers parfois très masculins, mais sans jamais avoir le droit de piloter les avions pendant les opérations de guerre.

Dans l'histoire de l'aviation, il s'agit d'un épisode méconnu, voire oublié, et pourtant capital. Geneviève Moulard revient sur le rôle de la Women's Royal Air Force (WRAF) de 1918, sur celui de la Women's Auxiliary Air Force (WAAF) vingt ans plus tard, dont certains membres seront recrutés comme agents du Special Operations Executive (SOE) et connaîtront un destin tragique, enfin sur celui des pilotes civiles de l'Air Transport Auxiliary (ATA), qui convoyaient les avions aux escadrons de la RAF en première ligne. Le monde de l'aviation, les raids aériens ainsi que les pilotes et les équipages sont décrits à travers les yeux de ces jeunes femmes de vingt ans. Sur les bases aériennes, elles affrontent avec courage et dévouement, malgré une discipline rigoureuse, les dangers et les drames, mais elles vivent aussi d'inévitables romances de guerre et nouent des amitiés indéfectibles.

Cet ouvrage est un hommage à toutes celles qui, par leur contribution essentielle, ont soutenu il y a quelques décennies les opérations aériennes à côté des hommes et qui, en partie grâce à leur ténacité, ont permis aux nouvelles générations de devenir enfin leurs égales dans la RAF d'aujourd'hui, c'est-à-dire piloter des avions de combat.

Pour toute commande, nous contacter :

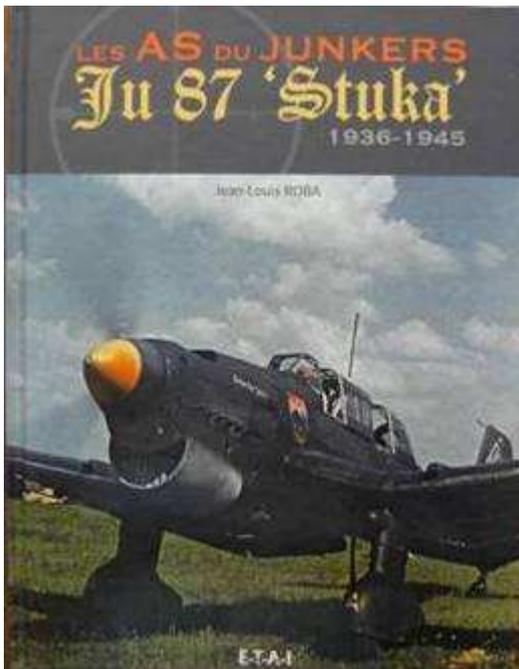
news@anciens-aerodromes.com

--oOo--

Les As du Junker Ju 87 "Stuka"

1936- 1945

Jean-Louis Roba



Nouvelle publication de Jean-Louis Roba sur ce bombardier en piqué. Cet ouvrage vise à retracer de manière chronologique les diverses campagnes (Ouest, Balkans, Afrique, URSS) qui virent l'emploi intensif du Ju 87.

Nombreux récits inédits, présentation des As, liste des chevaliers de la Croix de fer et insignes des unités.

192 pages, format 24x32, couverture rigide, nombreuses photos couleurs !

Pour toute commande, nous contacter :

news@anciens-aerodromes.com

--oOo--

Le Trait d'Union

Mai / juin 2013 n°269



Journal de la Branche Française d'Air Britain

Pour toute commande, nous contacter :

news@anciens-aerodromes.com

--oOo--

Mémoire

Une « Association des Amis audressellois d'Edmond Marin la Meslée » vient de voir le jour !



Lors de la cérémonie commémorative organisée le samedi 8 septembre 2012 à Audresselles pour célébrer le centenaire de la naissance de l'as des as de la campagne de France 1939-1940, en présence de Clara de Montesquieu, petite-fille de l'aviateur, et des membres de sa famille, et de Frédéric Lafarge, historien. A droite, aux côtés de son épouse : Bernard Vergeyle, propriétaire de la maison sise au n° 90 de la rue Marin la Meslée... et désormais président de l'association AAEMM.

Comme c'est le cas à Reims depuis début 2011, il existe désormais dans le nord de la France, plus précisément dans le Pas-de-Calais, une association qui, comme sa consœur champenoise, s'attachera à entretenir localement la mémoire du commandant Edmond Marin la Meslée, héros de l'aviation né à Valenciennes le 5 février 1912 qui se hissa à la première place des as de la chasse française lors de la campagne de France de 1939-1940 avec seize victoires homologuées à son actif au moment de la signature de l'Armistice.

L'Association « Les Amis audressellois d'Edmond Marin la Meslée » a en effet été officiellement lancée ce mardi 9 avril 2013. Il s'agira pour elle de défendre et de promouvoir auprès du public – notamment auprès des plus jeunes – les valeurs humaines qui ont caractérisé le sens de l'honneur et de la responsabilité particulièrement développé chez ce pilote courageux, mort tragiquement dans la réduction de la poche de Colmar, mortellement atteint par un obus de 40 mm tiré par la *Flak* le 4 février 1945, à la veille de son trente-troisième anniversaire, alors qu'il avait reçu quelques mois plus tôt le commandement du prestigieux groupe de chasse I/5 « Champagne ».

La création de cette association du souvenir présidée par Bernard Vergeyle est la conséquence de la touchante commémoration qui, le samedi 8 septembre 2012, permit à Audresselles et à ses habitants de commémorer le centenaire de la naissance de cet as de l'aviation, en présence de plusieurs personnalités et d'invités de marque parmi lesquels figuraient notamment la propre petite-fille de l'aviateur, Clara de Montesquieu, et Frédéric Lafarge, historien à la fois spécialiste de la base aérienne 112 de Reims et fin connaisseur de la vie d'Edmond Marin la Meslée. Ce jour-là, entre autres manifestations (conférence, exposition...), une belle plaque du souvenir reproduisant l'un des portraits « officiels » de l'aviateur, fixée sous celle qui fut apposée en 1957, fut inaugurée au n° 90 de la rue... Marin la Meslée, sur la façade de l'ancienne maison de pêcheur dans laquelle le futur as de la

chasse passa une bonne partie de ses vacances d'été, enfant mais aussi adolescent et jeune adulte, avec les membres de sa famille, dans les années vingt et trente.

Le but de l'AAEMM, dont Clara de Montesquieu est présidente d'honneur : agir pour conserver le souvenir de cet aviateur mort au champ d'honneur et figurant parmi les légendes de l'Armée de l'air par l'intermédiaire d'actions de toute nature : cérémonies du souvenir, conférences publiques, parution d'articles et diverses activités en rapport avec ce que furent la vie, la carrière et le sacrifice d'Edmond Marin la Meslée. Autorité, générosité, respect, civisme et attachement à sa famille et à la patrie en seront les maîtres mots.

Frédéric Lafarge
membre d'honneur d'Anciens Aérodromes



Les responsables de la jeune association, réunis le mardi 9 avril 2013 à Audresselles. De gauche à droite : Daniel Boucly, trésorier, le président Bernard Vergeyle, Michel Crombez, vice-président, et Pasquier Cognacq, secrétaire.

Pour adhérer à l'association ou entrer en contact avec elle :
Association « Les Amis audressellois d'Edmond Marin la Meslée » - 90, rue Edmond Marin la Meslée - 62164
AUDRESSELLES (09 72 97 37 55 ou aaemm@orange.fr).



Mise à jour site Internet 2A

- Aix – L'Enfant

<http://www.anciens-aerodromes.com/?p=11360>

- Colloque du 8 juin à Paris sur l'avenir des paysages et sites de mémoire de la 1GM

<http://www.anciens-aerodromes.com/?p=11334>

- Villeneuve-lès-Maguelone

<http://www.anciens-aerodromes.com/?p=11466>

et bien d'autres mises à jour ! Dans la rubrique Oise et Aisne, de nouvelles fiches, des compléments

Nous remercions aussi les contributeurs qui nous ont fait parvenir ces dernières semaines des indications, photos actuelles ou d'époque sur des aérodomes en service ou disparus près de chez eux. Nous compléterons ainsi notre atlas dans les semaines à venir.

Liens web à consulter

- Meetings aériens historiques – Programmes et publicités

<http://meetingaeriens.blog4ever.com>

Plusieurs nouvelles entrées sur ce site, contribution de membres 2A, Jean-Luc Charles et François Robinard :

- Le programme de la fête aérienne de LILLE- RONCHIN le 23 juin 1929
- Le programme du meeting aérien de DOUAI-La BRAYELLE les 29 et 30 juin 1929
- Un document de propagande "Meeting National de l'Air" 1951-1952.
- Le programme du Meeting de AMIENS-GLISY le 17 juillet 1938
- Le programme des Fêtes Aériennes d'Auvergne à CLERMONT-FERRAND AULNAT le 2 juillet 1950

- Le programme du meeting national de l'air à ALGER le 17 mai 1953 (première mention de "La Patrouille de France")

-Le programme du meeting international de CAEN 40e anniversaire le 11 juin 1984

- Le programme de la fête d'aviation de La CHÂTRE du 15 août 1934

- Le programme du meeting d'aviation de CAEN le 11 juillet 1926

- Le programme de la fête aérienne de CAEN le 17 juillet 1930

- Blog de Sébastien Bocé sur l'aviation havraise

<http://aviation-le-havre.over-blog.com/>

- Brochure sur le hangar Caquot de Lyon-Bron et visite virtuelle

<http://www.developpement-durable.gouv.fr/Le-hangar-Caquot-de-Lyon-Bron-1932.html>

- Liste d'accidents aériens (période du 1er janvier 1934 au 22 juin 1940). Sources : SHD

http://www.servicehistorique.defense.gouv.fr/contenu/fonctions/dc/attached/FRSHD_PUB_00000363_dc/FRSHD_PUB_00000363_dc_att-FRSHD_PUB_00000363.pdf

- Daniel Dahiot (membre 2A) et l'association Bretonne du Souvenir Aérien 39-45 sur la chaîne TV France 2

<http://www.france2.fr/jt/20h/22-06-2013>

Agenda

Présences 2A pour des expos et meetings

22 septembre 2013
Exposition Cercle d'Histoire et Modélisme du Hainaut-Cambrésis (membre 2A)
Salle Maréchal à Cambrai, ancienne gare annexe, quartier Victor Hugo.

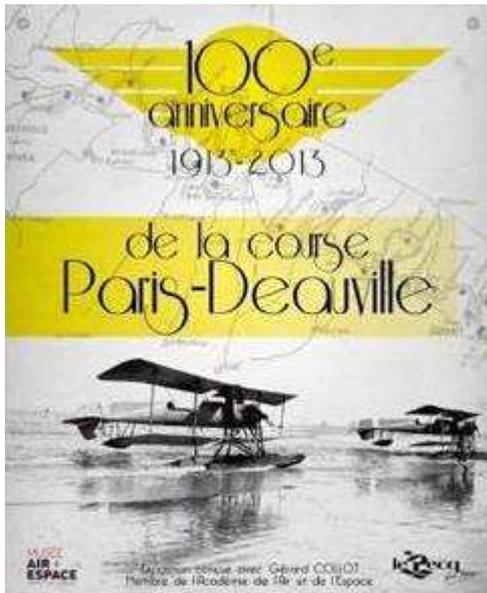
19 et 20 octobre. Aéropuces au MAE

23 et 24 novembre 2013
Exposition modélisme Modelmania 2013, complexe Louis Griffon, rue Pierre de Coubertin à Monchecourt (59)

Autres événements

L'exposition sur « **L'aviation en Meuse 1914/1918** » étant itinérante, d'autres lieux et dates sont prévus pour 2013. Une disposition sur Saint-Dizier est prévue. Nous vous informerons du lieu en temps opportun.
Organisée par l'association « 14-18 Meuse » téléphone 03 29 86 00 70 J.M. Piquart (membre 2A).

Centenaire de la course Paris / Deauville 1913-2013



Contact pour informations, François Robinard (membre 2A)

francois.robinard@numericable.fr

Samedi 14 et dimanche 15 septembre de 14 à 18h00
Journée du Patrimoine. Château de Coupvray (Seine et Marne).

Stand d'exposition sur notre association tenu par Alain Graton. Présentation du livre Coulommiers.

Adhésions récentes

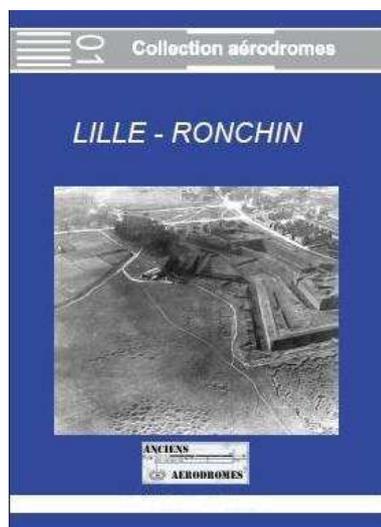
- **Jean-Daniel Gross**, région Est. Spécialiste des portes de hangars.

Liste des membres en ligne sur notre site. Page privée, codes d'accès ... à demander si vous l'avez oublié !

Chaque membre à jour de sa cotisation dispose d'un identifiant perso. Celui-ci vous permet d'accéder aux pages individuelles.

<http://www.anciens-aerodromes.com/?p=3106>

Nos publications livrets



ISBN n°978-2-919572-00-7

Notre première publication qui vous fera découvrir cet aérodroeme aujourd'hui disparu.

40 pages, 90 photos d'époque, format 17x24
Publication octobre 2010

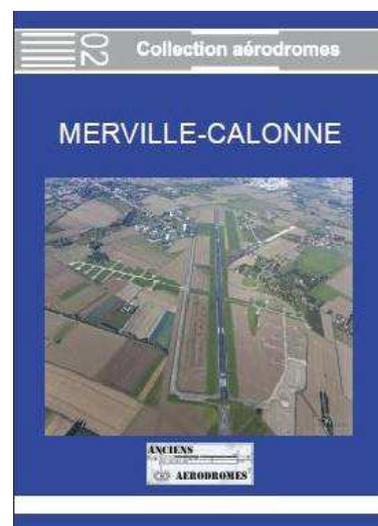
Prix de vente **5€** (frais de port **2.50euro**) à l'unité

ISBN n°978-2-919572-01-4

Histoire d'une ancienne base aérienne militaire.

68 pages, 104 photos d'époque et actuelles, format 17x24
Publication mai 2011

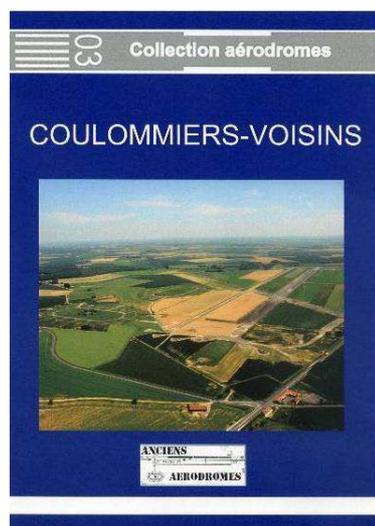
Prix de vente **8€** (frais de port **2.50euro**) à l'unité



ISBN n°978-2-919572-02-1

64 pages, 104 photos d'époque et actuelles, format 17x24
Publication juin 2012

Prix de vente **8€** (frais de port **2.50euro**) à l'unité



Commandes possible sur notre site <http://www.anciens-aerodromes.com/?p=458>
Par courriel news@anciens-aerodromes.com ou par courrier adressé au siège social.

Prix global pour les trois : 20€ + 4.50€ port

© Editions Anciens Aérodroemes

Nos publications DVD

Témoignages d'Anciens Aérodroemes
film reportage documentaire

Jean-Michel Borde, Frédéric Rolland



Toutes les associations n'ont pas un docteur en cinéma, comme Frédéric Rolland, qui est aussi pilote et passionné d'aéronautique. Avec notre vice-président Jean-Michel, ils se sont lancés, fin mars, c'était un samedi de grisaille et pas un temps à faire de belles images mais tant pis, la chaleur des témoignages remplace largement les watts des spots !

Pas moins de 26 interviews, autant sympathiques que spontanés, toutes les belles histoires que nous aimons et, comme le dit si bien Catherine Maunoury, la mémoire, ça ne vient pas comme cela, c'est compliqué.

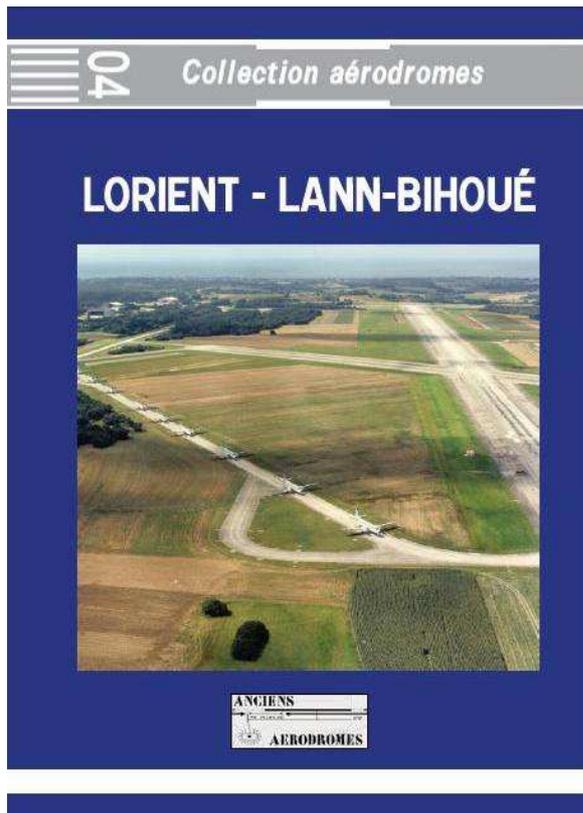
Peu importe en 43 minutes, nos amis ont tout mis dans la boîte, enfin, en ligne, sur Daily Motion, vous pouvez lire directement le film à partir de notre site Web. Copies Blu Ray et DVD bientôt disponibles.

Consultation sur notre site :

<http://www.anciens-aerodromes.com/?p=11531>

© Editions Anciens Aérodroemes

Le n°4 de la collection aérodromes : Histoire d'un aérodrome civil et d'une base aéronautique navale



Alors qu'entre 1911 et 1913 les lorientais assistaient à des évolutions aériennes, il faut attendre de 1917 à 1939 pour voir, d'abord des hydravions au Centre Aéromaritime de Lorient sur les bords du Scorff, puis en 1938, la Chambre de Commerce fait les premières acquisitions de terrain à Lann-Bihoué en Plœmeur, Quéven et Guidel. Mais la guerre arrive et les Allemands occupent Lorient le 21 juin 1940. Dès 1941, ils débutent la construction de deux pistes bétonnées, puis construisent des hangars, des bâtiments pour la troupe et des blockhaus de protection avec des zones de tirs antiaériens, la flak. Leurs avions sont alors actifs sur la base aéronavale, on y voit, des Messerschmitt, des Junker, etc. qui surveilleront la région et protégeront les environs de la base de sous-marins et les navires venant ravitailler les unités. En 1945, l'Armée de l'Air occupe le site qu'elle transmet moins d'un an plus tard à la Marine nationale qui le remettra aussitôt en état. Entre 1946 et 1949, il y eut peu d'activités, mais en 1951, l'état décide d'activer la plate-forme. Alors arrivent les premiers avions Lancaster qui assurent la surveillance maritime. Ils sont suivis des flottilles de Neptune. L'activité devenue intense nécessite la construction de nouveaux hangars, de

bâtiments pour les personnels, d'une nouvelle tour et de nouveaux services.

Entre 1958 et 1969 apparaissent de nouvelles escadrilles et flottilles, d'abord la 56S et ses avions Languedoc, puis la 4S avec ses Alizé et la 12F avec ses Crusader. Chaque flottille est affectée dans un ancien village aux noms de Kérambars, de Kerlaën ou autres. De 1969 à 1987, arrivent les flottilles de Breguet Atlantic première génération logée au Poullou puis celle des Nord 262 logée à Kerlaën après changement d'affectation des Alizé. Avec des nouveaux matériels cela nécessite de nombreux techniciens pour les entretenir d'où la construction de nouveaux hangars et de nouveaux foyers de vie pour le personnel. De 1988 à 2002, ce sont les Breguet Atlantic nouvelle génération qui arrivent à la 23F puis la 24F en est dotée à son tour. D'autres avions sont également présents, les Xingu, les Hawkeye et les Falcon.

Mais la Base, c'est aussi bien d'autres services, comme la Douane, la Gendarmerie Maritime, les services de sécurité, l'infra, l'Atelier Industriel Aéronautique de Bretagne pour la maintenance des avions et de divers autres unités, animés par des hommes qui sont nécessaires pour faire vivre une base, sans oublier le célèbre Bagad de Lann-Bihoué. Enfin, l'aérodrome c'est aussi : l'aéroport de Lorient Bretagne-Sud avec une aérogare moderne, un aéroclub civil, un aéroclub militaire et une unité de la sécurité civile appelée « Dragon 56 ».

Un livret au format 17x24, 76 pages, nombreuses illustrations : près de 100 photos d'époque et actuelles et croquis provenant de fonds privés.

**Préface de Jean-Yves Le Drian, Ministre de la Défense
Avant-propos de l'amiral Bernard Rogel, Chef d'état-major de la marine**

Ce livret est publié avec le soutien de la Commission Mémoire de l'aviation civile (DGAC) par

ANCIENS AÉRODROMES

Association loi 1901 créée le 3 octobre 2009 – n° SIRET 518 807 169 00017

Aérodrome de Merville Calonne - Rue de l'Épinette - 62136 LESTREM

<http://anciens-aerodromes.com>

Parution septembre 2013

**Achat possible en souscription jusqu'au 31 août 2013, 10€ (port gratuit)
envoi après le 15 septembre**

Ensuite : Prix de vente : 10 € + port 2,50 €.

- Par courrier postal à l'adresse ci-dessus
- En ligne sur notre site Internet

Par courriel à news@anciens-aerodromes.com



Association "Anciens Aérodromes" <http://www.anciens-aerodromes.com>

Adhérer

Anciens Aérodrome est une association Loi de 1901. Chaque année, lors de notre assemblée générale nous fixons le montant d'une cotisation qui doit nous permettre de disposer d'une réserve financière pour amorcer des projets et couvrir nos frais de fonctionnement. Des demandes de subventions sont ensuite déposées auprès d'organismes publics et privés afin de financer la mise en œuvre d'actions correspondant au mandat de nos statuts.

Adhérer signifie participer à nos actions, soit en s'impliquant dans les groupes de travail, soit en les soutenant simplement. Notre champ de compétences est national (avec des extensions vers d'autres pays Européens suivant les participations de nos membres). Chacun peut apporter sa contribution à nos projets selon son intérêt personnel.

Nos thématiques de recherche concernent les aérodromes de la période des pionniers jusqu'à nos jours. Nous nous intéressons aussi à l'histoire aéronautique, les hommes, les avions et les matériels mais uniquement en relation avec les lieux.

Adhérer c'est être immédiatement en contact avec le réseau de nos membres, pouvoir poser ses questions, recevoir de l'information, tisser des liens avec d'autres chercheurs, mettre en œuvre des projets communs, recevoir de l'aide pour ses recherches personnelles et comparer ses travaux. C'est aussi développer un lien social avec d'autres.

Le montant de la cotisation pour l'exercice 2012-2013 reste fixé à 20 euros depuis notre création. Possibilité de régler par chèque bancaire par virement bancaire ou directement sur notre compte Paypal.

La procédure pour adhérer dans notre association passe préalablement par la rédaction d'un bulletin d'adhésion. Ce formulaire est disponible après demande sur news@anciens-aerodromes.com ou par courrier à l'adresse de notre siège. Ce document permet de se présenter, inscrire ses coordonnées, sa participation à des publications, son passé aéronautique, ses compétences et sa région de recherche, autant d'éléments qui permettent la mise en lien avec les autres membres. Depuis l'assemblée générale de 2010 nous avons ouvert l'adhésion à d'autres associations, une façon de développer plus efficacement des collaborations. Chaque association adhérente dispose d'une simple inscription et nous adhérons réciproquement à celle-ci.

L'acceptation d'une demande d'adhésion passe ensuite par l'avis du Conseil d'Administration et du règlement de la cotisation. Adhérer c'est aussi accepter les clauses de notre règlement intérieur, comme dans toute association.

Voir également la page de présentation sur notre site :

http://www.anciens-aerodromes.com/?page_id=944

Et le formulaire de contact :

<http://www.anciens-aerodromes.com/?p=260>

Rédaction

Magazine mensuel de l'association Anciens Aérodromes. Rédigé avec la participation de nos membres. Destiné aux membres de l'association mais également aux abonnés. Inscription possible sur notre liste d'envoi par simple demande. La régularité de cette publication et le contenu varie selon les contributions et le temps disponible. Les articles et photos sont propriété de l'association ou des auteurs ayant accepté une publication. Toute reproduction même partielle est possible après demande écrite et accord des auteurs.

Comité de rédaction : Laurent Bailleul, Alain Graton, Jean-Luc Charles, Jean-Claude Carpentier, Daniel Flahaut, Guilhem Labeeuw, Thierry Gehan

Consultation disponible sur le site : <http://www.anciens-aerodromes.com>

Comité de rédaction 2A – juillet 2013

Site Eolys- Aérodrome de Merville-Calonne LFQT
Rue de l'Épinette, 62136 LESTREM-France